Die

Handelswege Thorns im Mittelalter.

Geschichtlich-erdkundliche Abhandlung

zur

Erlangung der Doktorwürde,

welche

nebst beigefügten Sätzen

mit Genehmigung der

hohen philosophischen Fakultät der Königl. Universität Breslau

am

Sonnabend, den 2. August 1890, Mittags 12 Uhr,

in der Aula Leopoldina

gegen die Herren

Richard Heyer, stud. phil.
Felix Priebatsch, Dr. phil.

öffentlich verteidigen wird

Hermann Oesterreich

aus Bromberg.

Danzig.

Druck von A. W. Kafemann.

1890.

Nachfolgende Arbeit ist ein Teil einer grösseren, benannt: „die Handelsbeziehungen Thorns zu Polen, von der Gründung der Stadt bis zum Ende des 16. Jahrhunderts (1232—1577)“, welche der philosophischen Fakultät der Königl. Universität Breslau vorgelegen hat. Die ganze Arbeit wird demnächst in zwei Teilen in der Zeitschrift des westpreussischen Geschichtsvereins zu Danzig erscheinen.

Seinem hochverehrten, väterlichen Freunde

Herrn Verkehrskontroleur

Otto Neumann

in Liebe und Dankbarkeit

gewidmet.

Die Handelswege von Thorn durch Polen bis zur Mitte des fünfzehnten Jahrhunderts.

a. Die Zollstätten.

Gleich den ersten Einzöglingen in das Preussenland folgte der deutsche Kaufmann auf dem Fusse. Er brachte seinen Landsleuten am fernen Weichselstrande die lang gewohnten Bedürfnisse, welche sie selbst hier nur ungern vermissen mochten. So war gleich anfangs ein lebhafter Verkehr mit dem Mutterlande auf dem Landwege angeknüpft, ein Vorteil, dessen sich die livländischen Schwertritter nicht hatten erfreuen können.

Aber auch mit den umwohnenden Polen waren Handelsbeziehungen bald hergestellt. Vorerst freilich waren die Besiedler des Kulmerlandes nur Abnehmer. Die Lebensmittel waren hier sehr wohlfeil; Vieh und Feldfrüchte [1]) bot das so reichlich versorgte Nachbarland in unerschöpflicher Fülle.

Thorn war schon damals die Pforte, durch welche der Gesamthandel nach Preussen sich bewegte.

Für andere Waren bildete Deutschland ausschliesslich die Bezugsquelle. Die slavischen Fürsten sahen diesen Durchzugshandel nicht ungern. Schaffte er ihnen doch unerwartete, bedeutende Einnahme aus den nun reichlich fliessenden Zöllen. Die Machthaber entblödeten sich keineswegs, die Abgaben recht hoch zu bemessen. Daraus entstand für den Kaufmann eine nicht geringe Beschwerde. Die Fürsten sahen bald ein, dass zu hohe Abgaben den Verkehr nur verminderten; sie gaben daher den Bitten der Handeltreibenden nach, indem sie die Zölle herabsetzten und gewisse Erleichterungen schafften [2]). Solche Nachgiebigkeit war indes nur vorübergehend. Nicht alle polnischen Herzöge waren so verständig zu erkennen, dass ihr Vorteil mit dem der Kaufleute enge verbunden war.

---

[1]) Kestners Meinung, die Getreideausfuhr habe erst in späterer Zeit begonnen, widerlegt Herzog Kasimirs Urkunde von 1252 (Cod. dipl. Pruss. I. 84 n. 90). Hier wird des Getreides vor allen übrigen Waren Erwähnung gethan. Dieses beweist wohl, dass die Ausfuhr schon damals den Haupthandelsgegenstand aus Polen bildete. In der Urkunde, welche ein 1250 erlassenes Einfuhrverbot aufhebt, heisst es: Nos igitur . . . . utile esse prospeximus et salubre nostris inherere hominibus ne de cetero anonam uel aliquid aliud deducerent ultra Wizlam per passagium thorunense sub pena banni nostri, destricte percipientes ne idem passagium de cetero frequentarent.

[2]) Cod. dipl. Pruss. I, p. 51 sqq 85.

Die Zollstätten schossen bald an allen Orten wie Pilze aus der Erde hervor.

Anfangs (1238) gab es deren nur zwei: Posen und Inowrazlaw [1]). Fünf Jahre später giebt es vier zu Bentschen, Posen, Gnesen und Inowrazlaw auf derselben Strasse [2]). 1252 zählt Herzog Kasimir von Kujawien und Masovien in seinen Ländern schon 15 Hebestellen auf [3]). Für Thorn kommen davon hauptsächlich in Betracht Inowrazlaw, Kruschwitz, Bromberg, Wissegrod [4]), Dobrzin, Rippin und Radziejewo.

Die Zölle waren zwiefacher Art. Zu einem Teile empfing sie der Kastellan, zum anderen der Münzmeister [5]).

Das von letzterem erhobene Geld floss in den herzoglichen Schatz. Der vom Kastellan erhobene Zins wurde wahrscheinlich für die Instandhaltung der Burg verwendet [6]).

Die Abgaben mussten entweder in barem Gelde erlegt werden, oder sie bestanden in einem bestimmten Teile der betreffenden Waren.

Die Erhebung erfolgte an einzelnen Orten vom ganzen Wagen, an anderen von den einzelnen Gegenständen. Letzteres war unfraglich die lästigste, sowie zeitraubendste Abgabe.

In Gnesen erhielt beispielsweise der Kastellan für einen Einspänner, der gewöhnliches Tuch [7]) geladen hatte, 2 Scot, ebenso der Münzmeister. Für besseres, gefärbtes wurde $1/2$ Vierdung (= 3 Scot) mehr erhoben, dazu noch so viel Pfeffer, als eine Mark an Gewicht hatte. Für jedes fernere Pferd betrug die Mehrzahlung je 2 Scot an den Kastellan und an den Münzmeister. Bei Heringen wurde der Zoll für den Einspänner auf einen Spiess = 30 Stück festgesetzt. Ähnlich waren die Abgaben für Salz, Wein und andere Dinge. An verschiedenen Orten war der zu leistende Zoll verschieden. Zum zweiten Male musste derselbe wiederholt werden, wenn der Händler länger als 8 Wochen im Lande verweilte.

An der Thorner Fähre, die seit 1251 wieder im Besitz des Ordens war, an dortige Bürger aber verpachtet werden konnte [8]), wurden die

---

[1]) Dogiel, Cod. dipl. Pol. IV. n. 19 p. 12 sq.

[2]) Cod. dipl. Pruss. I. p. 51 n. 55.

[3]) Cod. dipl. Pruss. I., n. 90 p. 84 sqq.

[4]) Es gab 2 Wissegrod. Das eine befand sich in der Nähe des heutigen Fordon; das andere ist der nördlich von Nowo Georgiewsk und südlich von Plock an der Weichsel gelegene, noch heute bestehende Ort.

[5]) monetarius sive magister monetus sive camerarius.

[6]) Dass auch ein Teil dieses Geldes auf die Ausbesserung der Wege entfiel, wie Kestner annimmt, ist mir nicht wahrscheinlich. Diese Sorge wird wohl den Kaufleuten selbst überlassen worden sein.

[7]) Die verschiedenen Arten der Waren folgen im nächsten Abschnitt.

[8]) Th. R.-Arch. Urk. 1.

Abgaben folgendermassen erhoben: Ein Mann oder eine Frau zahlten für zweimaliges Benutzen derselben 1 Denar[1]); ein polnischer Einspänner denselben Satz für das einmalige Übersetzen; für jedes weitere Pferd wurde ein Denar mehr erhoben. Dieselbe Abgabe musste für ein Stück Gross- oder vier Stück Kleinvieh bezahlt werden. Das Gleiche zahlte ein Reiter. Zur Winterszeit setzte der Komtur jedesmal die Abgabe besonders fest.

b. Die Niederlagen.

Wegen der Zollerhebung lag dem Landesherrn sehr viel an der Einhaltung der alten Wege. Nur auf dringliche Bitten der Städte verstand er sich, die Strassen über besuchtere Ortschaften zu verlegen. Dadurch entstand eine fortwährende Verschiebung des Wegenetzes. Eben diese macht es so schwierig, zu einer bestimmten Zeit den Verlauf eines Weges festzulegen.

Dieser Wechsel lag jedoch in der Natur der Verhältnisse. Allen Beteiligten, den Fürsten, den Kaufleuten und den grösseren Orten ward schliesslich solche Veränderung sehr vorteilhaft. Da sich der Verkehr dadurch sehr hob, dass er zwar von der geraden, kürzesten Richtung abbog, dafür aber über lebhaftere, volkreichere Städte gelegt wurde[2]), flossen die Zölle reichlicher in den fürstlichen Säckel. Der Kaufmann fand in den Zwischenstädten bedeutenderen Absatz seiner Ware, besonders zur Zeit der Jahrmärkte, für welche stets völlige Handelsfreiheit galt. Je grösser die Städte waren, desto reichlicher war der zu hoffende Gewinn.

Sehr oft erfolgte aber die Umgestaltung einer Strasse nicht von selbst. Die Einwohner solcher Orte, die abseits des Verkehrs lagen, zwangen die Handeltreibenden mit ihrem „kouffinschacze" in ihre Städte zu kommen, damit sie auch an dem Gewinne teilnehmen konnten. Dieses Vorgehen der einzelnen Gemeinden war der Anfang der Niederlagen. Hatten die Städter einmal ihren Zweck erreicht, so war es um die Freiheit des Handels geschehen. Ein Rückgängigmachen war schwer zu ermöglichen. Hatte der Verkehr sich einige Zeit in den gezwungenen Bahnen bewegt, so suchte man ihn fortan in denselben zu bannen. Man scheute sich oft nicht zu behaupten, dass so seit „alders her" die Strassen gewesen wären[3]), dass sie so durch fürstliche Bestimmung angeordnet seien; und man drohte

---

1) Cod. dipl. Pruss. I p. 85 n. 90. item vir uel mulier transiens eundo et redeundo ultra Wizlam pro Naulo soluat unum denarium.

2) Das beste Beispiel solcher Verschiebung eines Handelsweges aus seiner geraden, kurzen Richtung, in eine längere, dafür aber auch belebtere, giebt die Breslauer Strasse. Anfangs über unbedeutendere Orte als Strelno, Powidz, Peisern und Zerkow führend, schlug sie später die Richtung über Konin, Kalisch, Schildberg und Oels ein.

3) Th. R.-Arch. Urk. 111 gedr. Höhlbaum Hansisches Urkundenbuch 3, 631 f. No. 560.

im Falle der Nichtbeachtung der Befehle mit Wegnahme des Gutes und schweren Strafen.

Nicht zufrieden damit, dass der Verkehr sich nun durch die grösseren Ortschaften bewegte, suchten die Bewohner derselben den Handel auch noch durch lästige, willkürliche Bestimmungen wesentlich zu ihren Gunsten zu beschränken. Jede Stadt trachtete darnach, eine Niederlage zu erhaschen und diese von ihrem Fürsten bestätigt zu erhalten. Konnte sie eine solche nicht in ihrem grössten Umfange, auf alle Waren ausgedehnt, erhalten, wie beispielsweise Thorn 1448, Krakau schon 1372, so suchte sie sich wenigstens einen beschränkten Stapel zu erwirken. Königsberg übte das Niederlagsrecht seit 1365[1]). Posen war seit dem 10. Mai 1394 im Besitze eines solchen[2]). Die Kaufleute mussten daselbst drei Tage[3]) mit ihren Waren verweilen und dieselben zum Verkaufe stellen, ehe es ihnen gestattet war, weiter zu ziehen.

Seit 1441 masste sich auch Danzig wiederum ein ausgedehntes Stapelrecht an[4]), nachdem es sein früheres 1410 durch Heinrich von Plauen verloren hatte[5]).

Kleinere Städte mussten mit Wenigerem vorlieb nehmen. Setzten sie es durch, dass sie eine Niederlage erhielten, so war dies Vorrecht meist dadurch beschränkt, dass es nur für bestimmte Waren Geltung hatte. Kazimierz beispielsweise, am Durchbruchsknie der Weichsel gelegen, hatte seit 1335 das Stapelrecht für Blei und Eisen[6]). In Schrimm durfte seit 1456 kein geringwertigeres Tuch eingeführt werden als dasjenige war, welches am Orte selbst gewebt wurde[7]). Ähnlicher Art waren die Beschränkungen, denen sich die Ordenskaufleute d. h. vornehmlich die Danziger und Thorner seit Wladislaw II. Jagiellos Zeiten in von Jahr zu Jahr gesteigertem Masse an den verschiedensten Orten Polens ausgesetzt sahen.

---

1) „Das Niederlagsrecht der Stadt Königsberg.“ 1793. Ohne Nennung des Verfassers.

2) Wuttke, Städtebuch des Landes Posen. S. 38. Urkunde 38.

3) Dass für das Thorner Niederlagsrecht schon anfangs, wie Kestner will, dieselbe Bestimmung galt, ist nirgends durch einen Beleg zu erhärten. Die Urkunde Königs Sigismunds, welche die dreitägige Rast bei Thorn anbefiehlt, ist nicht massgebend für frühere Verfügungen. Es ist sehr wahrscheinlich, dass Sigismunds Anordnung eine Erleichterung für die Kaufleute schafft, dadurch, dass er nur eine dreitägige Wartezeit festsetzt.

4) Hirsch, Handelsgesch. Danzigs S. 181.

5) Töppen, Stdtg. 1, 164 § 118 u. 1, 166 § 123.

6) Höhlbaum, Hans. Urk. 3, 631 n. 559 Anm.

7) Wuttke, Stdbch. S. 63 Urk. 65.

c. Die Handelswege.

1. Die grosspolnische Strasse.

Von all' den zahlreichen, in Thorn sich vereinigenden Handelswegen ist der durch Grosspolen führende der älteste[1]). Dieser hat allein seine ursprüngliche Richtung bis auf den heutigen Tag bewahrt, einmal deshalb, weil er der kürzeste Weg ist, welcher das mittlere Deutschland mit dem südlichen Teile der heutigen Provinz Preussen verbindet, zum andern deshalb, weil er gleich anfangs an den volkreichsten und wichtigsten Städten des Landes vorbeiführte, welches er durchschnitt[2]). Alle übrigen Strassen hatten diesen Vorteil nicht von Anbeginn. Erst eine wiederholte Verschiebung war dort notwendig, um eine Verkehrsstrasse zu schaffen, welche die beiden genannten, wesentlichen Vorbedingungen in bequemster Weise in sich vereinigte und somit die Bürgschaft für einen längeren Bestand gewährte.

Die grosspolnische Strasse nahm im dreizehnten Jahrhundert ihren Anfang an der Görlitzer Neisse bei Guben[3]), wo damals die aus dem Innern Deutschlands führenden Wege zusammenliefen.

Die Richtung der Strasse ist im allgemeinen die nordöstliche. Bis zum Oderübergang, der wahrscheinlich bei Krossen stattfand, verlief sie noch auf nichtpolnischem Gebiete; jenseits des Stromes war sie schon in Grosspolen. Geraden Wegs fortlaufend führte sie über Bentschen (banchin, Źbącin) an der Obra nach der Warte, die sie bei Posen überschritt.

Hier vereinigten sich zahlreiche von Nord, Süd und West kommende Strassen mit dem Hauptwege. Aus der Mark endigte hier die von Landsberg-Zantoch am Warteflusse hinziehende, sowie die von Driesen kommende. Aus Pommern mündete ebendort die über Rogasen führende, welche ihre Fortsetzung nach Süden über Schrimm, Punitz und Rawitsch nach Breslau fand. Hierher lief auch die von Glogau über Fraustadt und Kosten ziehende aus[4]). Die märkischen Handelswege fanden ihre natür-

---

[1]) Als Handelsstrasse nach Preussen geschieht ihrer zum ersten Male 1238 Erwähnung. Dogiel, Cod. dipl. Pol. IV. n. 19.

[2]) Diesem Wege entspricht fast genau die Eisenbahnlinie Guben-Bentschen-Posen-Thorn-(Insterburg).

[3]) In der Urkunde gubin genannt. Vergl. die wunderbarliche Bestimmung dieser Strasse bei Hüllmann, Städtewesen des Mittelalters 1, 185. Nach ihm ist gubin = Kubin in Ungarn und Bentschen (banchin) = Trenczin an der Waag.

[4]) Wuttke, Stdbch. d. L. Posen. S. 209 f. vergl. auch die Karte im Kodeks dyplomatyczny Wielkopolski. Tom. IV. Indes giebt dieselbe viele Wege sehr ungenau an. Alle Strassen laufen auf derselben schnurgerade, oft weit ab von den in den Urkunden angegebenen Zollstätten. Vergl. S. 16 Anm. 7.

liche Verlängerung über Posen hinaus in das Innere Polens über Schroda, Peisern (Pysdry), Konin die Warte entlang ziehend nach Lęczice[1]).

Von Posen fortschreitend führte die Handelsstrasse an den wichtigsten Orten des nördlichen Grosspolens vorüber. Zuerst berührte sie Gnesen, den Sitz des Primas von Polen. Hier wurde sie rechtwinklig von einer andern Strasse durchkreuzt, die später für Thorns Handel sehr verderbenbringend geworden ist[2]). Diese begann bei Kalisch, begleitete die Prosna bis zur Einmündung in die Warte, welche sie bei Peisern überschritt, und zog von hier über Wreschen nach Gnesen[3]). Weiter verlief sie fast geradlinig nach Nakel.

Dieser letztere Teil der Strasse ist sehr alt. Schon 1299 wird ihrer bei der „Lokation" Nakels durch Peter Dusden Erwähnung gethan[4]). Hingegen kam ihre südliche Fortsetzung von Gnesen bis Kalisch erst am Ende des fünfzehnten Jahrhunderts in Gebrauch.

Bald hinter Gnesen tritt der Hauptweg in das grosspolnische Seengebiet. Auf der Wasserscheide zwischen Warte und Netze hinstreichend gelangt er über Tremessen (Trzemeszno), von wo an er über eine Meile den langgestreckten gleichnamigen See begleitet, und Kwieciszewo[5]) nach Strelno[6]) (strolyn)*. Von Strelno scheint er, abweichend von der heutigen Richtung, in einem kleinen Umwege über Kruschwitz[7])** nach Inowrazlaw*** geführt zu haben. Von hier gelangte er über Gniewkowo[8]), den langgestreckten Wald durchschneidend, welcher sich im Süden der Weichsel meilenweit ausdehnte, an den Strom, nach dessen Überquerung das Endziel erreicht war.

---

2. Die Strassen nach Breslau.

An die grosspolnische Strasse schlossen sich gar bald andere Wege an. Nach Süden und Südwesten gab es deren eine ganze Reihe. In letzterer Richtung war besonders Breslau das Ziel der Thorner Kaufleute. Zwei Handelswege führten dahin. Einer derselben wird urkundlich zum

---

1) Caro, Gesch. Pol. 2, 547. Vergl. S. 16. u. 18.

2) Vergl. S. 29.

3) Wuttke, Stdbch. S. 210.

4) Wuttke, Stdbch. d. L. Posen. S. 14. Urk. 12.

5) Südl. v. Mogilno. Auch heute führt hier die Strasse vorbei.

6) Th. R.-Arch. Urk. 111 vergl. Höhlbaum, Hansisches Urkundenbuch 3 S. 632 No. 560 u. Th. R.-Arch. Urk. 30. gedr. Cod. dipl. Pruss. III p. 82 n. 59.

* Die mit einem Stern bezeichneten Namen geben die Benennung des Ortes, wie er in der Urkunde angegeben ist.

7) Cod. dipl. Pruss. I p. 86 n. 90.

** Kruschwica. *** (Wladislawia, Juniwladislawia,) Leslov, (Lesslau.)

8) Dem heutigen Argenau.

ersten Male 1294 in einer Schenkung Herzog Przemislaws von Grosspolen an das Kloster Lubin genannt[1]). Bis Kalisch nachweisbar ist er schon 1260[2]).

Vollständig durch die Hauptzollämter genauer bestimmt findet er sich erst 1349[3]). Der zweite Weg wird erst in dem früher genannten Verzeichnis aufgeführt[4]). Hier wird er aber als der ältere (antiqua via) bezeichnet. Ich beginne daher mit diesem.

Bis Strelno verfolgte dieser Weg die grosspolnische Strasse. Hier bog er mehr nach Süden gewandt von der bisherigen Richtung ab, um diagonal das kujawische Seengebiet zu durchschneiden. Bei Powidz*[5]) berührte er das Westende des gleichnamigen Sees. Denselben begleitete er fast bis zur Südspitze, um alsdann etwa in der Richtung der heutigen Grenze bis Peisern** (Pyzdry) an der Warte, oberhalb der Einmündung der Prosna in dieselbe, zu verlaufen. Nach Überschreitung beider Flüsse gelangte er nach Zerkow***[7]).

Der weitere Verlauf des Weges ist schwer bestimmbar. Mit Sicherheit ist nur festzustellen, dass die Strasse 1294 bei dem an der Orle gelegenen, jetzt kleinen Dorfe Starogrod (=Altstadt)[8]) vorüber führte. Ob diese Zollstätte noch in der Mitte des nächsten Jahrhunderts bestanden hat, ist nicht zu ermitteln. Das Wegeverzeichnis erwähnt den Ort nicht. Zwischen Zerkow und Starogrod gab es noch zwei Zollämter: Kesselberg und Hurle. Ersteres hält Höhlbaum für Kotlin[9]), westlich von

1) Kodeks dypl. Wielk. Tom. II p. 91 n. 719.

2) Kodeks dypl. Wielk. Tom. I p. 344 n. 389 inter viam Thorunensem et eam que ducit in Cocanin (etwa 10 Kilometer nordöstlich von Kalisch). Jedenfalls wird der Weg schon damals bis Breslau geführt haben, wenn er auch noch 1318 nur als bis Kalisch sich erstreckend genannt wird (Cod. dipl. Pruss. II p. 104 n. 86. Die Urk. ist vorhanden Th. R.-Arch. Urk. 30).

3) Th. R.-Arch. Urk. 51 gedr. Cod. dipl. Pruss. III p. 82 n. 59.

4) Th. R.-Arch. Urk. 111 gedr. Höhlbaum, Hans. Urk. 3, 632 ff. No. 559.

* Povedist.

5) Etwa in der Mitte zwischen Gnesen und Konin gelegen.

** Pyser.

6) Nördlich von Jarotschin. Der Ort liegt heute an der Oels-Gnesener Eisenbahn. Von Peisern ist er etwa 15 Kilometer entfernt.

*** Sirkowe.

7) Kodeks dypl. Wielk. II, 90, n. 717 Przemislaw II. von Grosspolen bestätigt dem Kloster Lubin die Schenkungen Przemislaws I. von 1242. Unter den ihm verliehenen Orten findet sich auch Starogrod (nordwestl. von Krotoschin). Es heisst . . . insuper Starigrod cum theloneis etiam si necessitate occurrente transitus hospitum ad alium quemcunque locum vie Thorunensis seu Wratislaviensis transferatur.

8) Gegen diese Annahme spräche nur die östliche, indes nicht allzu bedeutende Abschweifung von der natürlichen geraden Strasse. Koschmin, dessen polnischer Name Koźmin an das polnische Wort für Kessel anklingt, kann es nicht sein, weil Hurle gleich

Pleschen; letzteres Grünhagen für Orla[1]), nahe bei Koschmin. Starigrod war die letzte polnische Zollstätte. Bei Militsch wurde die Grenze überschritten. Von hier verlief nun die Strasse, die Höhen überschreitend, über Trebnitz und Hünern[2]) nach Breslau[3]).

Besser verfolgbar ist die neue Strasse, welche seit 1350 etwa Thorn und Breslau verband. Ihre Richtung ist eine mehr südöstliche als die eben besprochene[4]).

Aus dem schon genannten grossen Walde, südlich von Thorn, hervortretend, führte diese Strasse über Slużewo* und Radziejewo[5])**, im östlichen Bogen den Goplosee umgehend, das Seeengebiet streifend, zur Warte, um jenseits derselben Konin zu erreichen[6]).

Fast geradlinig nach Süden weiter verlaufend über Lubin[7]), Kokanin[8]) gelangt die Strasse nach Kalisch.

Hier zweigte sich, wie wir oben sahen, die Strasse nach Gnesen ab. Die Hauptstrasse zog an der Prosna weiter hinauf über Olobok[9])*** und wahrscheinlich auch Grabow[10]), bei letzterem Orte den Grenzfluss verlassend und nach Westen abbiegend, nach Schildberg[4]). Die nächste Zollstätte war Oels[11])*, wohin man von Schildberg jedenfalls über Polnisch-

---

Orla sein soll, was ja wohl anzunehmen ist, da ein ähnlicher Name hier nicht vorkommt. Orla liegt in geringer Entfernung von Koschmin an dem gleichnamigen Flusse. Dass nun 2 Zollämter dicht neben einander liegen sollten, scheint nicht annehmbar, wenngleich ja von Peisern an auf kurzen Entfernungen diese sich sehr häufen. Vergl. auch darüber die Strasse nach Lemberg.

1) Grünhagen, Geschichte Schlesiens 1, 398.

2) Als Zollstätte wird es 1435 zuerst genannt (Breslau, Stadtarchiv. Correspondenz des 14. u. 15. Jahrhunderts.)

3) Bei Schroller, Schlesien, Glogau. 3 Bd. sind die Strassen von Breslau nach Preussen nur sehr flüchtig angegeben (Bd. 2, 343).

4) Cod. dipl. Pruss. II, 16 n. 12 . . insuper . . . volumus predictos mercatores (sc. de Thorun et de Culmine) in nostra Custodia a villa vocatur Slussow per nostram miliciam secure et quiete usque ad metas terre nostre conducere.

* Slussov. ** Radzey, Razenia, Raetse.

5) Östlich v. Goplosee.

6) Th. R.-Arch. Urk. 51. Cod. dipl. Pruss. II, 82 n. 59 . . ordinamus publicam stratam . . . de Civitate Thorun versus Wratislawiam per has civitates, videlicet per Razeniam per Conin, per Kalis et per Schildberg.

7) Kodeks dypl. Wielk. II, 90 n. 719.

8) Kodeks dypl. Wielk. I, 344 n. 389.

9) Th. R.-Arch. Urk. 111 gedr. Höhlbaum. Hans. Urkdbch. 3, 631 f. Hier wird der Ort Mobog genannt.

10) Script. rer. Pruss. Ann. Thorun. III, 264.

11) Stadtarchiv Breslau. Corresp. d. 14. u. 15. Jahrhunderts. Jhr. 1435. Auch Th. R. Arch. Urk. 111 sowie de rekenninghen der grafelijkheid van Holland onder het Henegousche Hus 3 Utrecht 1878. Es wird hier eine Beschreibung des Weges von Wien nach

Wartenburg gelangte. Von hier über Hundsfeld fortziehend traf dieser Handelsweg in Breslau mit dem ersteren zusammen.

Über diese Stadt nach Oberschlesien und Galizien hinauszuziehen, scheint den preussischen Kaufleuten von den eifrig ihre Handelswege sich allein wahrenden Breslauern nicht gestattet gewesen zu sein.

Aber nach Böhmen und Süddeutschland zu gehen, wehrte man ihnen nicht. Soweit sich aus den Urkunden dies nachweisen lässt, scheinen rege Beziehungen mit Nürnberg[1]) gepflogen zu sein. Der Handel dorthin ging, so lange Breslau sein Stapelrecht aufrecht zu erhalten vermochte[2]), meist durch Böhmen. Auch mit den Städten dieses Landes, besonders mit Prag war der Verkehr recht lebhaft[3]).

Vornehmlich waren es zwei Wege, welche am häufigsten von den Thorner Kaufleuten damals von Breslau aus nach jenem Lande benutzt wurden. Der westliche führte über Schweidnitz und Freiburg nach Landeshut[4]) am Bober. Hier fand, wie auch noch jetzt, der Übergang über das Gebirge statt.

In der Liebauer Senkungslinie hinziehend überschreitet die Strasse in 520 m Höhe die Wasserscheide im Königshaner Sattel[5]). Abwärts steigend erreicht sie bei Trautenau das Aupathal. Hier mündet auch ein Nebenweg ein, welcher gleichfalls von Breslau ausging, damals aber nur von untergeordneter Bedeutung für den Verkehr war. Dieser zweigte sich bei Schweidnitz von der Hauptstrasse ab, durchquerte das Waldenburger Bergland in seiner breitesten Ausdehnung bis zur Friedländer Steine und überstieg dann, nachdem er dieselbe eine Strecke begleitet, bei Bodisch in einer Höhe von 528^{m} den böhmischen Kamm[6]).

Die östliche Strasse trat auf einem Umwege in Böhmen ein. Sie führte geraden Wegs von Breslau über Nimptsch[7]), wo sie in das Hügelland tritt, und Frankenstein zum Passe bei Warta. Bis Glatz[8])* schlängelte sie sich längs des Neissebettes hin; sodann bog sie westlich ab und verlief in der Richtung des heutigen Weges, der Reinerzer Weistritz und dem Schnellebach folgend, über Reinerz und Lewin nach

---

Königsberg i. Ostpr. gegeben, welchen der Graf Wilhelm von Holland 1343/4 machte. Die Reise währte vom 18. Dezember bis zum 13. Januar.

* elze, else.

1) Th. R.-Arch. Urk. 2530, 2537, 2628, 2629.

2) Breslau hatte schon seit 1274 dieses Vorrecht von Herzog Heinrich VI. erhalten.

3) Voigt, Gesch. Pr. 6, 313 f. u. Caro, Gesch. Pol. 2, 551.

4) Grünhagen, Gesch. Schles. 1, 398 ff.

5) Kirchhoff, Länderkunde von Europa. Band 2: Oesterreich-Ungarn. S. 148.

6) Kirchhoff, Länderk. S. 148.

7) Partsch, Landeskunde von Schlesien. Breslau 1889, S. 18.

8) De rekenningen der grafelijkheid von Holland onder het Hennegousche Hus.

Nachod, zur Mettau[1]), weiterhin die Elbe abwärts nach Prag; von hier nach Nürnberg.

Der nach Wien reisende Thorner Kaufherr benutzte bis Glatz den eben angegebenen Weg. Von hier zog die Strasse, wie gegenwärtig die Eisenbahn, am Neisseflusse aufwärts über Habelschwerdt nach Mittelwalde[2]). Hier überschritt sie in 540 m Höhe[3]) den gleichnamigen Pass, um sich nun allmählich nach Landeskron[2]) herabzusenken. Bis Trübau[2]) zieht sie weiter im Hügellande hin[4]). Nun verläuft sie über Gewitsch** in der Kromau-Trübauer Senkungslinie[5]) nach Boskowitz an der Zwittawa, welche hier überschritten wird. Dem engen Thale des Flusses folgend gelangt sie nach Brünn[2]). Hier verlässt sie den Flusslauf und wendet sich, die bisher stets inne gehaltene südliche Richtung aufgebend, mehr nach Südwest. Sie durchschneidet nun diagonal die von der Schwarzawa, Iglawa und Thaya gebildete, fruchtbare Ebene. Den letzteren Fluss berührt sie bei Znaim. Nachdem sie aus Mähren herausgetreten ist, strebt sie zur Göllers, einem mässigen Donauzuflusse. Dieser folgt sie bald auf dem rechten, bald auf dem linken Ufer bis zu ihrer Einmündung in den Hauptstrom, welchen sie bis Kloster-Neuburg[2]) auf dem linken Ufer begleitet. Hier überschreitet sie die Donau, um nach kurzer Strecke das Endziel, Wien, zu erreichen.

Allgemeines über die südpolnischen Strassen.

In und durch Polen waren dem Thorner Handel — leider nur zeitweise — zahlreiche Strassen geöffnet, welche nach der oberen Weichsel, Galizien, Ungarn und Oberlittauen führten.

Dies sich so erschliessende Gebiet war das eigentliche Hinterland Thorns, auf dessen Verkehr die Stadt von jeher angewiesen war. Wäre der Handel hier seit Jagiellos Zeiten nicht auf jegliche Art und Weise eingeschränkt worden, so hätte sich Thorn gewiss zu einem der angesehensten Handelsplätze des Mittelalters frei entwickeln können.

Bald wurde für die Stadt auch gerade das hinderlich, was anfangs die Vorbedingung ihres Emporkommens gewesen war, ihre Lage an

---

[1]) Mätschke, Geschichte des Glatzer Landes. Habelschwert 1888, S. 56; * glaynch (gewöhnlich Cladzco genannt).

[2]) De rekenningen der graflijkheid — und Sadowsky, die Handelsstrassen der Griechen und Römer. Jena 1877. S. 60 u. 64.

[3]) Partsch, Landesk. v. Schlesien.

[4]) Kirchhoff, Landeskunde 2. S. 160.

**) ghewits.

[5]) Ebendas. S. 158 und 162.

der Grenze. Diese war nur so lange für das Gedeihen derselben von ungemeinem Vorteile, als der östliche Nachbar sich noch nicht bewusst geworden war, dass die Natur seines Landes ihm erlaube, sich frei und unabhängig zu entwickeln. Seitdem er dies erkannt hat, ist Thorn der Lebensnerv unterbunden. So lange das Hinterland durch enge Zollschranken gesperrt sein wird, ist ein schneller Aufschwung ausgeschlossen. Dieser kann hier durch kein anderes Mittel herbeigeführt werden, als durch völlige Freigabe des Handelsverkehrs.

Die Verbindungen Thorns mit dem oberen Weichselgebiete sind sehr frühzeitig erfolgt. Sie sind schon im 13. Jahrhundert bekannt, als die slawischen Fürsten noch eifrig bestrebt waren, ihre Länder dem deutschen Gewerbfleisse unter den günstigsten Bedingungen zu erschliessen.

Die Weichsel und ihre bedeutenderen Nebenflüsse, von diesen letzteren vornehmlich der San, wurden schon vor 1286 lebhaft befahren[1]). Russland, d. h. Galizien, war das Ziel der Thorner Handeltreibenden. Sie schalteten hier mit den Genuesen, Venetianern und Armeniern[2]); die Polen selbst beteiligten sich damals an grösseren Handelsunternehmungen noch gar nicht[3]). Erst zu Beginn des 14. Jahrhunderts erwachte auch bei ihnen einiger Eifer dafür. Seitdem hatten besonders die an der Weichsel gelegenen Städte Włoclawek, Plock, Wissegrad, Zakroczin, Warschau, Sandomir, Czersk, Sieciechow, Kazimierz, Zawichost und Krakau[4]) jede ihren Anteil an dem Verkehre und dem daraus fliessenden Gewinne.

Neben der grossen Wasserstrasse hatte Thorn auch Landverbindungen mit den meisten grösseren Städten. Diese verliefen zu beiden Seiten des Stromes. Nach Lemberg und zeitweilig nach Wladimir in Wolynien gab es von Thorn aus sogar zwei Strassen.

3. Die Krakauer Strasse.

Nach Krakau gab es neben der Wasserstrasse gleichfalls einen Landhandelsweg von Thorn aus. Wann er zuerst in Gebrauch gekommen ist, lässt sich nicht ermitteln, da gerade diesen das oft genannte Wegever-

1) Cod. dipl. Pruss. II, p. 16 n. 12. Nos Wladislaus . . . Commendatori de Thorun et Civibus suis integri favoris sui plenitudinem cum salute. Legationem fratris Johannis sacerdotis ordinis vestri recepimus continentem, quod Cives de Thorun et de Culmine mercatores videlicet, qui sunt in Russia per terram nostram cum suis mercibus navigio sine impedimento transire permitteremus; quod gratanter ob dilectionem Magistri et fratrum facimus, hoc eciam addicientes, quod, quicunque . . .

2) Caro, Gesch. Pol. 3, 56 ff. u. 2, 544.

3) Röpell, Gesch. Pol. 1, 201 u. Caro, Gesch. Pol. 2, 552.

4) Die meisten dieser Städte werden genannt in dem Wegeverzeichnis (Th. R.-Arch. Urk. 111).

zeichnis nicht erwähnt. In den uns überkommenen Urkunden wird die Strasse zum ersten Male als sicher für den Verkehr den Thornern von Wladisław I. Lokietek übergeben[1]). Seit dieser Zeit wird sie fast immer bei Aufzählungen von Strassen erwähnt. Kasimir nennt sie 1349[2]), Ludwig 1373[3]). Unter Jagiello war sie den Ordenskaufleuten längere Zeit ganz verschlossen. Im Jahre 1425 bittet der Rat zu Thorn den Hochmeister, er möge ihm doch neben andern Strassen auch die nach Krakau wieder „erwerben"[4]).

Bei dieser Gelegenheit erfahren wir auch die hauptsächlichsten Zwischenortschaften. Daraus ergiebt sich, dass die Richtung dieser Strasse die zu dem von der Weichsel zwischen Krakau und Thorn gebildeten Bogen gehörige Sehne ist.

Von Thorn ausgehend hat dieser Weg bis Sluszewo[5]) mit der über Konin nach Breslau führenden Strasse dieselbe Richtung. Dann wendet er sich nach Südosten und verläuft nach Brzesc-Kujawski[6]) in gemessener Entfernung parallel mit der Weichsel. Nun biegt er entschieden nach Süden um und behält diesen Verlauf im ganzen bis Krakau. Der Weg führt durch einförmiges Flachland über Przediecz[7])* weiter auf der fast unmerklichen Wasserscheide zwischen Weichsel und Warte zur Bzura, einem Nebenflusse des ersteren Stroms. Diese erreicht er bei Łęczice, an dem Punkte, wo der Fluss am weitesten nach Westen umbiegt.

Bei Łęczice mündet die früher erwähnte aus der Mark Brandenburg über Posen, Konin und Kola laufende Wartestrasse[8]) in die nach Krakau führende ein, um von hier über Strykow, Inowłodz und Prytyk nach Radom weiter in südöstlicher Richtung zu verlaufen[9]).

Die Hauptstrasse nach Krakau findet von Łęczice ihre Fortsetzung in gleich reizloser Landschaft wie bisher, etwas nach Osten gewandt, wahrscheinlich über das heutige Lodz nach Petrikau (Piotrków), damals

---

1) Th. R.-Arch. Urk. 32. Die Urkunde ist in Sandomir ausgestellt ohne Jahresangabe. Sie muss aber vor dem Jahre 1320 gegeben sein, denn Wladisław nennt sich in derselben noch Herzog (dux).

2) Cod. dipl. Pruss. III p. 82 n. 59.

3) Cod. dipl. Pruss. III p. 143 n. 112.

4) Wernicke, Gesch. Thorns 1, 151.

5) Cod. dipl. Pruss. II p. 16 n. 12.

6) Westl. von Włoclawek. Damals war B. ein bedeutender Ort. Die Stadt war der Hauptort des südlichen Kujawiens. Bekannt ist sie durch den Frieden von 1435.

7) Th. R.-Arch. Urk. 111. Der Ort ist hier als Zollstätte für die Strasse nach Sandomir angegeben, welche mit der Krakauer bis Łęczice denselben Verlauf hat.

Die Karte des Kodeks dypl. Wielk. kennt diese Zollstätte nicht. * Mozeburg.

8) Caro, Gesch. Pol. 2, 547.

9) Raczynski, Cod. dipl. Maj. Pol. p. 136.

wie auch heute noch eine der wichtigsten Städte Polens, an einem Zuflüsschen der Pilica gelegen.

Die Gegend, welche die Strasse nun durchschneidet, bietet etwas mehr Abwechselung. Der Boden ist wellig und durchquert von zahlreichen Bächen mit tief eingefurchten Wasserrinnen. Auch das Bett der Pilica ist auf dem linken Ufer von einem zwar mässigen, aber steil abfallenden Höhenzuge eingefasst. Auf diesem zieht die Strasse hin, bald näher herantretend, bald abschweifend von dem Flusse.

Bei Przedborz [1]) wahrscheinlich fand damals wie jetzt der Übergang über die Pilica statt. Die nächste Zollstätte war Kurzełów [2]). Die Umgebung ist wieder Flachland. Erst eine ziemliche Strecke südlich von Kurzełów geht dasselbe in Hügelland über. Bis Miechów [3]) steigt daher die Strasse sanft an; dann aber senkt sie sich bald wieder allmählich zur breiten Weichselmulde herab und gelangt, bald nachdem sie aus den Bergen herausgetreten ist, an ihr Ziel, Krakau.

---

4. Die Strassen nach Sandomir.

Nach Sandomir liefen neben der Weichsel von Thorn her zwei Strassenzüge. Der westlichere folgte der nach Krakau führenden Strasse bis Łęczice [4]). Hier fand eine Gabelung des Sandomirer Handelsweges statt. Der eine Zweig desselben, der westliche, scheint auch fernerhin die Krakauer Strasse bis über Petrikau benutzt zu haben. Dann biegt er nach Osten ab. Südöstlich von dieser Stadt überschreitet er bei Sulejów die Pilica. Der östliche Arm erreicht diesen Fluss mehr unterhalb bei Inowłodz.* Beide Teilstrecken vereinigten sich bald darauf bei Opoczno [5]).

Die Strasse zieht sich nun, beständig im Hügellande weilend, wohl über Konsk zum Quellgebiet der Kamienna, welche in ihrem ganzen Verlaufe den Nordrand der steil aus ihrer Umgebung emporsteigenden Lysa-Gora begleitet.

---

1) Hier kreuzte der Weg die von Breslau über Boleslawice, Wielun, Brzeznica, Radomsk, Zarnow und Skrzynno führende, nach Radom ausmündende Strasse (Raczynski, Cod. dipl. Maj. Pol. pag. 174).

2) Wernicke, Gesch. Th. 1, 151 nennt den Ort Karlow. Dies kann aber wohl nur Kurzełów sein. Vergl. Caro, Gesch. Pol. 2, 547. Anmerk. K. liegt etwa auf der Mitte einer von Kielce, dem Hauptorte des gleichnamigen Gouvernements nach Czenstochau gezogenen Linie.

3) Gerade nördl. von Krakau.

4) Th. R.-Arch. Urk. 32 gedr. bei Kestner, Beitr. z. Gesch. Thorns S. 21 f. Anmerk.

* Inevlode.

5) Th. R.-Arch. Urk. 111 gedr. Höhlbaum, Hans. Urkdbch. 3, 631 f.

Die Strasse folgt dem Flusslaufe von Wąchock, wo der von Radom herkommende Weg einmündet, bis Ostrowice. Hier setzt sie quer durch das Bergland nach Opatów* an der Opatowka. Die noch übrige kurze Strecke bis Sandomir wird von ihr auf dem rechten Ufer des eben genannten Flüsschens zurückgelegt.

Eine Abzweigung bei Opatów führt auf kürzestem Wege nach Zawichost**, einem der Ausgangspunkte nach Russland[1]), wie die Urkunde besagt, d. h. also nach Ostgalizien.

Der vorher erwähnte bei Wąchock endende Weg stellt die zweite von Thorn ausgehende Handelsstrasse nach Sandomir dar. Er verlässt die Krakauer Strasse schon bei Brzesc-Kujawski[2]). Nach Osten abschwenkend zieht er über Kowal[3]) und Gostynin nach Lowicz an der Bzura. Die Strasse wendet sich, immer mehr von der Weichsel abgekehrt, nach Süden. Bei Skierniewice[4]) tritt sie in das Hügelland ein, nähert sich der Rawka und folgt ihrem Laufe aufwärts bis Rawa. Bis zur Pilica, welche sie bei Gora-Pilczk*[5]) berührt, zieht sie noch zwischen den Höhen hin. Jenseits des Flusses ist sie wieder in der breiten Weichselebene. Bei Prytyk[6]) überschreitet sie die vielarmige Radomka und setzt sich dann weiter nach Radom** fort.

Hier ist ein Knotenpunkt zahlreicher Strassen. Ausser der von Thorn kommenden, die sich, wie erwähnt wurde, in Wąchock an die Sandomirer Strasse anschliesst, mündet daselbst die Breslauer Strasse[7]). Die über Posen, Konin und Lęczice führende findet ihre Fortsetzung nach Sieciechow[8]) und über Zwolleń nach Kazimíerz[9]) am rechten Weichselufer, wo gleichfalls mehrere Handelswege sich vereinigen.

---

* Aptow. ** Zavifost.

1) Wladyslaus . . . . . . toti universitati Civitatis Thorunensis notescat . . . quod (sc. mercatores Th.) transitum faciunt per Bresce, per lanciciam, per Junowlocz sive per suleyov, per Vanchosck, per Opatow et versus Rusiam de Opatow per Zanisfostz.

2) Th. R.-Arch. Urk. 111.

3) Südl. v. Włoclawek.

4) Bis Skierniewice hat die Strasse im allgemeinen die Richtung, welche heute die sogenannte Bromberg-Warschauer Eisenbahnlinie nimmt.

* Gorcirca Pilsk.

5) In unmittelbarer Nähe von Nowe Miasto (Neustadt).

6) Hier erfolgt der Anschluss an die Posen-Lenczicer Strasse (Siehe S. 16).

7) Vergl. S. 17, Anm. 1. ** Ruden.

8) Th. R.-Arch. Urk. 111.

9) Caro, Gesch. Pol. 2, 548.

5. Die Weichselstrassen.

Die Wasserstrasse der Weichsel allein genügte bald nicht mehr dem anwachsenden Verkehre. Der Strom bot zwar eine für die Thalfahrt unschätzbare Verbindung; für den von Norden her kommenden Kaufmann aber war dieser Weg weniger geeignet.

Die Schifffahrt aufwärts ist äusserst mühevoll und zeitraubend. Zudem ist der Strom während eines grossen Teils des Jahres unbefahrbar, im Hochsommer seines seichten Wassers, im Winter und oft auch im Frühling des zerstörenden Eisgangs halber.

Diesen Umständen verdanken die beiden grossen Handelswege rechts und links des Flusses nicht zum wenigsten ihre Entstehung. Sie stellten nun eine, nicht mehr von der Gunst oder Ungunst der Jahreszeiten abhängende, ununterbrochene Verbindung zwischen Thorn und dem südöstlichen Polen her. Die Nähe der Weichsel war hier dem Handelsverkehre sehr willkommen.

Das Endziel beider Strassen war Lemberg und Wladimir-Wolynski. Leider ist die genaue Festlegung streckenweise sehr erschwert, weil die Berichte über den Verlauf derselben unzureichend sind.

Ganz im Dunkeln lässt uns über den Verlauf der Strasse die Urkunde Lokieteks[1]). Aus derselben ist nur herauszulesen, dass der Handelsweg von Thorn nach Lublin über Sieciechow[2]) führte.

---

1) Th. R.-Arch. Urk. 32.

2) Aus der Urkunde 111 des Th. R.-Arch. ergiebt sich, dass nur Sieciechow hier gemeint sein kann, nicht wie Kestner (Br. z. G. Th. S. 24) und Caro, (G. P. II, 549, Anm.) annimmt Sochaczew, westlich von Warschau an der Bzura. In der genannten Urkunde sind die Zollstätten angegeben, und zwar so, dass auf Warschau Schiruczk folgt, welchen Ort Höhlbaum für Czersk am linken Weichselufer hält. Sodann werden der Übergang über den Wieprz und dann Sieciechow als nächste Zollstätten genannt. Nimmt man nun an, dass Sieciechow = Sochaczew ist, so würde die Strasse einen seltsamen Verlauf haben, nämlich von Warschau nach Czersk, dann den ganzen Weg im Bogen zurück nach Sochaczew, nun in langer Strecke ohne Zwischenzollstätte auf das rechte Weichselufer hinüber zur Wieprzmündung, um gleich wieder nach Siecheciow auf das andere Ufer hinüberzuspringen. Eine solche Strasse ist undenkbar.

Mir scheint auch die Urkunde Cod. dipl. Pruss. III. p. 82 n. 59 dafür zu sprechen, dass nur Sieciechow gemeint sein kann. Es heisst daselbst: item aliam viam de Thorun versus Wladimir per Seczechow per Kazimir per Kunystat necnon per Lublin. Kasimir, der sie ausgestellt hat (am 19. Juni 1349) setzt wohl hier voraus, dass die Strasse bis Sieciechow bekannt ist, von dort giebt er in geregelter, gleichmässiger Entfernung den weiteren, neuen Weg bis Lemberg an. Nähme man für Sieciechow Sochaczew an, so würde eine weite Strecke entstehen, auf der es keine Zollstätte gebe. Diese Freizügigkeit des Handels lag aber gewiss nicht in der Absicht des Königs, der seinen Vorteil auch nicht ausser Acht liess.

Durch mehr Zollämter bestimmt ist dieselbe Strasse erst in dem oft genannten Wegeverzeichnis. Aber auch dadurch wird nicht der wirkliche Verlauf klar und unzweideutig gekennzeichnet. Bald erscheinen hier die Zollstätten links, bald rechts des Weichselstroms. Dies würde also ein Übergreifen der Strasse von dem einen Ufer zum andern, und zwar zu wiederholten Malen, zur Voraussetzung haben. Ist aber anzunehmen, dass man im 14. Jahrhundert den schon ohnehin genug beschwerlichen Weg noch durch selbstgeschaffene Hindernisse bedeutend erschwerte? Schliesst man diese Möglichkeit aus, so bleiben nur zwei Annahmen übrig, welche eine einfachere Lösung gestatten.

Allem Anscheine nach hat der Verfasser des Wegeverzeichnisses die Wasserstrasse im Auge gehabt. Ist dies der Fall, so kann man mit Höhlbaum [1]) annehmen, dass bis Kazimierz die Wasserstrasse ausschliesslich die Vermittlerin des Verkehrs gewesen ist. Wurde hingegen auch der Landweg mitbenutzt [2]), so kann man wohl der Annahme, dass die Strasse von Warschau an sowohl längs des rechten wie des linken Ufers verlief, einige Wahrscheinlichkeit nicht absprechen.

Mit Sicherheit ist die Strasse bis Warschau gegeben. Von Thorn ausgehend war das nächste Ziel derselben Bobrowniki.* Von hier zog sie am steilrandigen Ufersaume entlang nach Plock.** Südlich von dieser Stadt verläuft sie ausschliesslich in der Niederung, bald näher, bald entfernter vom Strome, nach Wissegrad. Nun steigt sie wieder auf die Höhe hinauf, auf der sie sich bis Warschau hält. Ehe sie dorthin gelangt, führt sie vorüber an Zakroczin*** [3]). Bald darauf überschreitet sie an seiner Einmündung in die Weichsel den Bug.

Während nun die natürliche Fortsetzung der Strasse auf dem rechten Ufer über Skurzca [4]) und den Wieprz nach Kazimierz zog [5]), verlief der

---

[1]) Höhlbaum, Hans. Urkdbch. 3, 631 Anmerk.

[2]) Dies macht die Stelle wahrscheinlich, welche von dem Übergange über den Wieprz handelt. * Beberen. ** Ploczko. *** Saczazin.

[3]) In der Nähe von Nowo-Giorgiewsk.

[4]) Ein wenig südlich von der Mündung der Wilja gelegen. Vielleicht ist unter dem Schiruczk der Urkunde dieser Ort zu verstehen. Damit fiele zugleich die an sich unwahrscheinliche Annahme weg, dass die Strasse von Czersk auf das rechte Ufer hinüberführen sollte, nur um über den Wieprz zu setzen und dann gleich wieder nach Sieciechow auf die gegenüberliegende Seite zu ziehen.

[5]) Auch jetzt besteht hier ein wichtiger Verkehrsweg. Von der Bugmündung bis zum Einflusse des Wieprz [also von dem heutigen Nowo Gieorgiewsk, (Nowy-Dwor, Neuhof, Modlin) bis zur Festung Iwangorod] zieht jetzt die polnische Weichselbahn, welche die Fortsetzung der Marienburg-Mławkaer Bahn bildet und über Praga, Iwangorod, Lublin und Chełm nach Kiew führt.

Weg auf dem linken Weichselufer über Czersk und Sieciechow nach demselben Orte[1], [2]).

Ob von Kazimierz eine Strasse längs der Weichsel nach Zawichost und Sandomir führte, welche den Zusammenhang der Weichselstrassen mit den Binnenwegen erhielt, ist nicht gewiss. Die Urkunden geben einen solchen Landweg nicht an.

Die bei Kazimierz wieder vereinigten Wege verlassen die Weichsel an dieser Stelle und wenden sich nach Osten. Das Ziel ist vorerst Lublin** an der Bystrzyca. Die Strasse durchschneidet vom Durchbruche bei Kazimierz an die polnische Höhenplatte. Bis über Kunystatt [Kunistat[3]), Lumirstät[4])] hält sie sich meist im engen Thale der Bystra, dann verlässt sie dasselbe, um geraden Weges nach Lublin zu gehen. Von hier zog sie in nördlicher Richtung über den Wieprz hinweg nach Chełm,*** bog nun nach Süden um und erreichte etwa in der Gegend von Dubienka den Bug, welchem sie aufwärts bis Horodło*) folgte. Auf dem jenseitigen Ufer verlief sie alsdann wohl bis zur Einmündung der Luga. Indem sie von hier diesen Fluss aufwärts begleitete, gelangte sie bald nach Wladimir, dem Hauptorte Wolyniens.

---

5. Die Strassen nach Westgalizien und Ungarn.

Solange es den Thorner Kaufleuten gestattet war, über Krakau hinaus Handel zu treiben[5]), waren nicht nur die Märkte Galiziens, sondern auch die der ungarischen Bergwerksstädte von ihnen sehr besucht. Die Weichsel, sowie ihre schiffbaren Zuflüsse wurden eifrig von den Thornern befahren. Nach Ungarn gelangte man, indem man die tief in das Gebirge einschneidenden Flussthäler aufwärts verfolgte. Am geeignetsten waren für dieses Vordringen der San, die Wisłoka, der Dunajec und vor allem dessen wichtiger rechter, oberhalb von Sandec einmündender Zufluss, der Poprad, welcher den ganzen Hauptkamm der Karpaten in einem engen Querthale im vielgewundenen Laufe durchbricht.

---

1) Auffallend ist hier, dass nicht des Übergangs über die Pilica, die doch nicht weniger breit als der Wieprz ist, Erwähnung geschieht.

2) Die Annahme, dass von Warschau zwei Wege der eine auf dem rechten, der andere auf dem linken Ufer nach Kazimierz zogen, erklärt am einfachsten das Vorhandensein einer Hebestelle am Wieprz und einer andern in Sieciechow. Die Zollämter scheinen nur der Reihenfolge nach aufgezählt zu sein, wie sie lagen, unbekümmert darum, ob das eine auf der linken, das andere auf der rechten Weichselstrasse lag.

3) Cod. dipl. Pruss. III. p. 82 n. 59.

4) Wernicke, Gesch. Thorns 1, 151.

*) grodele. ** Lobelyn. *** Colmen.

5) Cod. dipl. Pruss. III. p. 143 n. 106; p. 142 n. 105; p. 149 n. 112 et p. 150 n. 113.

Sandec bildete den Ausgangspunkt nach Ungarn für die Thorner Kaufleute; Krakau lag ihnen zu weit ab, weil sie meist von Sandomir her Galizien betraten. Die zwischen diesen beiden Städten ausgebrochenen Streitigkeiten hatten auch für Thorn unangenehme Folgen. Es wurde zwar 1329 ein Schiedsspruch gefällt, dieser war aber insofern ungünstig für Thorn, als von nun an in Zukunft der gesamte Verkehr von Ungarn über Krakau, derjenige von Norden, also von Preussen her kommende auf dem gleichen Umwege über Sandec geführt werden sollte. Diese Zwangsmassregel war den Thornern offenbar sehr lästig. Fortan scheinen sie meist für ihren ungarischen Handel das Flussbett des San und das des Wisłok benutzt zu haben [1]).

Sandec war auch derjenige Ort, von wo am leichtesten der Übergang nach Ungarn bewerkstelligt werden konnte. Hier trafen von Ost und West die Land- und Wasserstrassen von Krakau und Sandomir zusammen. Von Tarnów die Flussthäler des Dunajec oder der Biała benutzend, begann der Anstieg der Strassen nach Sandec. Weiterhin aufwärts war der erstere Fluss für den Verkehr nur noch von untergeordneter Bedeutung. Die Haupthandelsstrasse folgt nun dem wichtigsten rechten Zuflusse desselben, dem Poprad. In all' den zahlreichen Windungen begleitet sie das enge Durchbruchsthal desselben, durch den Flisch und die schmale, zwischengelagerte Kreidesandsteinzone sich zwängend. Dort, wo der Fluss zum zweiten Male seine scharfe, rechtwinklige Biegung vollendet hat, beginnt sich die Strasse nach zwei gleich wichtigen Richtungen etwa in 500^{m} Höhe zu gabeln. Nach Süden steigt sie, die Gipfel des Mincol und Javor zur Linken lassend, zum Theissgebiet hinab, tritt zuerst an den Tarzafluss, dessen Lauf sie nun abwärts zieht nach Eperies, wo die östlich [2]) von Sandomir über den Duklapass [3]) auf Bartfeld [4]) laufende Strasse aus-

---

[1]) Die Urkunden Kasimirs und Ludwigs für Thorn beziehen sich vornehmlich auf Sandomir und dessen Hinterland Ungarn. Vergl. Cod. dipl. Pruss. III, 82 n. 60 u. III, 165 n. 122; desgl. hebt Ludwig schon 1373 die Sperre für die Thorner Kaufleute auf, welche seit einiger Zeit bestanden hatte, (ib. 149 n. 112) ohne darauf ausdrücklich zu bestehen, dass von jenen die auch für Preussen in Krakau seit 1372 verschärfte Niederlage innegehalten werde (ib. III, 142 n. 105).

[2]) Der letztgenannten Strasse entsprechen gegenwärtig im allgemeinen die Eisenbahnen von Kaschau nach Tarnów und Ruttek (letztere ist Teilstrecke der Oderberg-Kaschauer Bahn).

[3]) Kirchhoff, Länderkunde 2, 186 und Anm. 1.

[4]) Wernicke, Gesch. Thorns 1, 151, desgl. Codex dipl. Pruss. III, 165 n. 122. Nos igitur . . . Civibus, Mercatoribus ac eorum hominibus Civitatis Thorunensis de nostra Regali munificentia concedimus ab ipsa Civitate Thorun usque Sandomir nostram Civitatem, a Sandomir versus Russiam et Ungariam per Bardnyow viis et stratis publicis consuetis eundi et redeundi plenam et omnimodam . . . libertatem facultatemque largimur.

mündet. Vereinigt führen beide alsdann über Kaschau[1]) den Hernad hinab zur Theissniederung.

Der andre Weg verläuft von der erwähnten Gabelung aus westlich, immer dem Poprad folgend. Bei Kesmark tritt eine abermalige Abzweigung ein. Sie führt in die so besuchte Bergwerksgegend zum Hernad über Leutschau und Göllnitz, um sich oberhalb Kaschau mit der vorher beschriebenen zu vereinigen.

Die Hauptstrasse benutzt fast bis zur Quelle den Poprad. Sie zieht in der zwischen der Hohen- und der Nizna-Tatra gelegenen Senke vom Poprad hinüber zur Waag, in 829^{m} Höhe zwischen Csórba und Vazsec die beide trennende Bodenschwelle überschreitend.[2])

So erschloss sich auch Oberungarn auf diesem östlichen Wege. Der westliche durch den Jablunkapass Oder und Waaggebiet mit einander verbindende Strassenzug scheint dem Thorner Handel verschlossen geblieben zu sein. Hier war der Handelsmarkt der schlesischen Städte, der vornehmlich von Breslau beherrscht wurde.

Ein andrer von Sandomir ausgehender Weg führte über das Gebirge nach Bartfeld [Bardnyow[3]) Bartphali[4])].

Etwa bis zur Wisłoka mag der Weg an der Weichsel hingezogen sein; dann begleitete er den ersteren Fluss durch die Ebene, das Vorhügelland und das Gebirge aufwärts bis über Zmigord (302^{m}) hinaus. Nachdem er noch 200 Meter höher emporgestiegen ist, überschreitet er zugleich mit der Grenzlinie zwischen Galizien und Ungarn in dem 502^{m} hoch gelegenen Duklapasse[5]) den Gebirgskamm der Karpaten.

Der Abstieg erfolgt nun schnell zur Ondawa, (219^{m}) einem Zuflusse der Toplya, an welcher Bartfeld gelegen ist. Dadurch wird die Strasse genötigt nochmals anzusteigen.

Sie umgeht die auf der rechten Seite emporstrebenden Bergstöcke und gelangt in das Thal der Toplya, wo sie gerade auf Bartfeld (277^{m}) ausmündet.

Um nach Eperies zum Hernad zu gelangen, hat sie noch das Csergómassiv rechter Hand zu umgehen. Weiterhin setzt sich die Strasse flussabwärts fort; über Kaschau führt sie in die Theissniederung hinab. Damit ist ganz Ungarn dem von Norden kommenden Kaufmann erschlossen.

---

1) Kestner S. 30; Th. R.-A. 466.

2) Der letztgenannten Strasse entsprechen gegenwärtig im allgemeinen die Eisenbahnen von Kaschau nach Tarnów und Ruttek (letztere ist Teilstrecke der Oderberg-Kaschauer Bahn.)

3) Cod. dipl. Pruss. II. p. 16 n. 12.

4) Wernicke, Gesch. Thorns 1, 151.

5) Kirchhoff, Länderkunde, Bd. 2, 186.

7. Die Handelsstrassen nach Ostgalizien (Halicz).

Wohl noch häufiger als der Westteil war das ausgedehntere östliche Galizien das Ziel des Thorner Handels. Hier war das Arbeitsfeld des preussischen Kaufmanns ein freieres, ungestörteres. Nur Krakau konnte sich dort mit Thorn messen; hindernd indes vermochte es dem Nebenbuhler nicht in den Weg zu treten.

Breslaus Vordringen war hier sehr erschwert, von Kasimir III. nach der Eroberung Haliczs im Jahre 1349 zeitweilig streng verboten[1]). Die Polen, die am nächsten diesem Handelsgebiete Wohnenden, wo Abend- und Morgenland in regsten Verkehr mit einander traten, nahmen keinen Anteil an dem sich hier so grossartig entfaltenden Welthandel. Die einheimische Bevölkerung wusste nicht einmal den ihr so gebotenen Vorteil zu benutzen. In der Hand der Fremden lag der gesamte Verkehr. War der Norden hier nur durch die Ordenskaufleute von Thorn, später auch Danzig, vertreten, so bot sich dem Beobachter ein um so bunteres Gemisch aller Völker des Südens und Ostens. Griechische und römische Christen, Juden und Mohamedaner gaben sich hier ein Stelldichein. Auch die Tartaren fehlten nicht[2]). Venetianer und Genuesen von den Gestaden des Schwarzen Meeres, an denen besonders letztere zahlreich angesiedelt waren, „Armenier und Deutsche, lauter mit Handelsgeist ausgestattete Stämme, reichten sich hier die Hand".

Die Bodengestaltung kam noch zu Hülfe, in diesem Lande einen natürlichen Mittelpunkt für den Handel zu schaffen. Hier war der Übergang aus dem weiten östlichen Tieflande in den gebirgigen Westteil Europas. Dnjester und Dnjeper trugen viel dazu bei, den unebneren, äussersten Osten Galiziens zugänglicher zu machen.

Lemberg (Lwów) war der Mittelpunkt des gesamten Handelsverkehrs. Hierher kam der schlaue Italiener, der ihm an Handelstalent nicht nachstehende Armenier, der wolynische Grossgrundbesitzer und der für seine Waren Absatz suchende und Landeserzeugnisse eintauschende, bedächtige Thorner Kaufherr.

Dieser kam hierher von Zawichost[3]) oder Sandomir[4]).

Die Reise von Lemberg wurde zum grossen Teil zu Wasser auf dem San gemacht, von dort an, wo die Lubaczowka in ihn einmündet.

Für die Reise nach dieser Stadt wählte der Thorner Kaufmann den Landweg. Dieser führte, nachdem die Weichsel bei Sandomir über-

1) Caro, Gesch. Polens 2, 551 f. u. 3, 55—68.

2) Brief des Königs Kasimir III. an den Hochmeister Winrich von Kniprode Th. R.-A. 293 vergl. Caro 3, 59.

3) Th. R.-Arch. Urk. 32.

4) Th. R.-Arch. Urk. 111 (Höhlbaum, Hans. Urkdbch. 3, 631 N. 559).

schritten war, den San hinauf am linken Ufer entlang, über Gorzyce,* Karczniska,** Turbia,[3*] Radowice.[4*] Bei Kopki[5*] überschritt die Strasse den Fluss. Hier war Krzeszów,[6*] fast gegenüber von Kopki, die nächste Zollstätte[1]). Von dort zog die Hauptstrasse nach Lemberg über Lubaczów,[7*] und Grodeck[8*], während ein andrer Weg über Jaroslaw[9*] und Przemysl[10*] nach Sanok führte.

8. Die littauischen Strassen.

Wie der Dnjester die Verbindungsstrasse zwischen Galizien und dem Schwarzen Meere herstellt, so bringt der Dnjeper und dessen Zufluss, der Pripet die Anwohner des letzteren mit Littauen in nähere Beziehungen. Derselbe Dnjeperstrom erleichterte, über die littauische Platte hinweg, den Verkehr mit dem Düna- und Memelgebiet, also mit dem damaligen Ordenslande. Vom Bug trennt das Stromgebiet des Pripet nur eine unmerkliche Bodenschwelle. Hier war für Thorn die geeignetste Handelsstrasse nach Oberlittauen gegeben. Aus dem Innern Littauens herausführend betrat sie das Weichselgebiet bei Brzesc-Litewski am Bug, der noch gegenwärtig die Grenze Polens gegen Littauen bildet. Damals wie heute war hier die einzige grosse Handelsstrasse, welche in das Herz des moskowitischen Reiches führte[2]).

---

1) Ebend. Die Zollämter von Sandomir bis Krzeszów folgen sich dicht hinter einander. * Goricz. ** Kreschov. 3* Turbe. 4* Raslowicz. 5* Kofke. 6* Kreschov. 7* Lobeschov. 8*) grodeke. 9* Jarislov. 10* Premisel.

2) Heut läuft bei Brzesc-Lit. die grosse mittelrussische Eisenbahn vorüber. Sie schliesst sich in Thorn-(Alexandrowo) an die von Paris, Hamburg über Berlin und Bromberg führenden Schienenwege. Von hier findet sie ihre Fortsetzung über Skiernewicy nach Warschau, wo sie mit einem zweiten grossen Verkehrswege zusammentrifft, der von Wien, Krakau und Breslau über Czenstochau, Petrikau, (Lodz) nach Warschau und weiter über Bialystock, Grodno, Wilno, Dünaburg und Pskow nach Petersburg zieht. Die russische Centralbahn führt von Warschau über Brzesc-Litewski, Minsk, Smolensk nach Moskau und von dort an die Ostgrenze des Zarenreichs über Rjäsan, Pensa, Samara nach Orenburg an den Uralfluss, wo die grosse Karawanenstrasse nach Innerasien und China sich anschliesst.

Auch mit Asien d. h. mit dem grossen Mongolenreiche standen die Ordenskaufleute in regem Verkehre. Dies beweist die Aufforderung Kasimirs III., welche er 1356 an den Hochmeister Winrich v. Kniprode richtet, zusammen mit ihm und sieben Tartarischen Häuptlingen die Handeltreibenden vor den räuberischen Littauern zu schützen. (Vergl. Schr. des Königs Kasimir an den Hochmeister.) Die Mongolen haben viel für die Erschliessung Asiens gethan (Roubrique, Marco Polo u. s. w.), dadurch dass sie sich nicht wie die meisten übrigen asiatischen Völker, streng vom Verkehr mit dem Abendlande abschlossen.

Freilich gewann diese Strasse erst im 15. Jahrhundert für den Verkehr mit dem Ordenslande eine grössere Bedeutung; denn so lange der ewige Kriegszustand der Ritter mit den Littauern fortdauerte, war an eine geregelte friedliche Verbindung nicht zu denken. Daher findet sich auch der früheste Handelsvertrag beider Staaten erst im Jahre 1398. Dies geschah im Frieden von Salinwerder am Memelstrome, in dem Grossfürst Witold und Konrad von Jungingen ihre Streitigkeiten mit einander beizulegen versuchten. Vier Jahre später bat Wladisław Jagiello denselben Hochmeister[1]), seinen Unterthanen in Brzesc-Litewski Handelsfreiheit im Ordenslande zu gewähren[2]). Diesem Wunsche kam der Hochmeister um so bereitwilliger nach, als er hoffen durfte, dadurch für die Kaufleute des Ordenslandes gleich günstige Bedingungen zu erhalten und so den lang gestörten friedlichen Verkehr von neuem zu beleben[3]).

Die freundschaftlichen Beziehungen waren aber nur vorübergehende. 1424 erfahren wir, dass den Thornern die Handelswege nach Littauen versperrt waren. Ein Jahr später bittet der Rat der Stadt den Hochmeister, er möchte ihm bei einer nahe bevorstehenden Zusammenkunft mit Jagiello die geschlossene littauische Strasse wieder „erwerben"[4]).

Wie überall, wo sich eine bequeme Wasserstrasse bot, welche viel zur Erleichterung des Verkehrs beitrug, so wurde auch der Handelsweg aus Littauen nach Preussen von den Thorner Kaufleuten auf dem Bug und der Weichsel zurückgelegt.

Nach Littauen lockte die Kaufleute besonders der gewinnbringende Holzhandel. Dieser war damals nicht weniger ergiebig als heuzutage. Die zu langen Traften (struges lignorum) verbundenen Baumstämme wurden ungehindert — für sie galt das Thorner Stapelrecht nicht — bis Danzig hinabgeflösst und hier längs der Mottlau in langen oft unabsehbaren Reihen aufgestapelt[5]).

Von Danzig wurde es über See verschifft. Besonders England war ein eifriger Abnehmer des sogenannten Bogenholzes, das, zur Verarbeitung der weltberühmten Armbrüste verwandt, überhaupt ein sehr begehrter Handelsgegenstand im Mittelalter gewesen ist.

Die Verkehrsstrasse für die Thalfahrt war von Brzesc-Litewski wohl ausschliesslich der Wasserweg des Bug. Für den von Thorn nach Littauen Reisenden gab es auch einen Landweg, welcher den Vorzug der kürzeren

---

1) Hirsch, Handels- u. Gewerbsgesch. Danzigs 158 ff.
2) Voigt, Gesch. Pr. 6, 313 ff.
3) Script. rer. Pruss. III Annal. Thorun und Posilge.
4) Wernicke, Gesch. Thorns 1, 151.
5) Hirsch, Handelsgesch. Danzigs, bemerkt, dass einmal das Holz an der Mottlau eine Meile weit zu beiden Seiten des Flusses lagerte.

Entfernung vor der Flussstrasse hatte. Er bildete ungefähr die Hypotenuse, wenn man so sagen darf, zu den beiden die Katheten darstellenden Flussläufen der Weichsel und des Bug, so dass die längere von beiden durch den Weichsellauf von Thorn bis zur Einmündung des Bug, die kürzere durch letzteren Fluss bis zu seinem nördlichsten Punkte, den er bei Nur erreicht, gegeben ist.

Diese Strasse zog von Thorn aus auf dem rechten, hochgelegenen Weichselufer hin[1]). Zuerst wandte sie sich zur Drewenz, welche sie, wie auch gegenwärtig, bei Leibitsch*) überschritt und hier auf polnisches Gebiet übertrat. Von diesem Orte führte sie nach Biezun (briske) an der Wkra. Weiter östlich folgte als nächstes Zollamt Plonsk. Bei Pultusk wurde der Narew erreicht und überschritten. Wahrscheinlich folgte der Handelsweg dem Flusse noch eine Strecke aufwärts bis zu dem spitzen Vorsprunge und verlief dann, den Pulwibruch nördlich umgehend, in diagonaler Richtung nach Nur[2]).

Schon vor diesem Orte wird er wohl an den Bug, etwa bei Brok, herangetreten sein. Bis Brzesc-Litewski verlief er stets auf dem rechten Ufer, nahe am Flusse, schon teilweise auf littauischem Gebiete. Als Zollstellen sind von Nur ab noch Drogoczin und Mielnik angegeben.

Für die Thalfahrt von Brzesc nach Thorn galten neben den drei letztgenannten Orten als Hebeämter die an der rechten Weichselstrasse gelegenen: Zakroczin, Wissegrad, Plock und Bobrowniki.

---

1) Wernicke, Gesch. Thorns 1, 151.

*) Lubitsch.

2) Der ganz verdorbene Bericht Wernickes, Gesch. Thorns 1, 151, über die Strassen von Thorn durch Polen, welcher z. B. einen Sturefluss willkürlich erfindet, konnte Hirsch, Handelsgesch. Danzigs S. 181 noch dazu verleiten, wirklich anzunehmen, dass man auch für die Thalfahrt von Brzesc-Litewski teilweise den Landweg eingeschlagen habe, wie Hirsch will von Nur bis Lomza. Es ist aber durchaus kein zwingender Grund zu finden, welcher eine solche Massnahme rechtfertigen könnte. Stromschnellen, welche dem Verkehre ein Hindernis hätten bieten können, giebt es auf dem Bug nirgends. Wozu sollte aber sonst eine so mühevolle zweimalige Umladung erfolgt sein? Für den Holzverkehr, der doch den Haupthandelsgegenstand bildet, wäre eine Überführung bei dem grossen Umfange, in welchem derselbe betrieben wurde, geradezu undenkbar. Wegen des Handels mit Lomza und Pultusk wird ein solcher Landweg gewiss nicht lohnend gewesen sein. Man konnte den Narewanwohnern doch unmöglich ihre eignen heimischen Erzeugnisse zum Kaufe anbieten, die sie viel müheloser sich selbst aus nächster Nähe auf ihrem eignen Flusse holen konnten. Ein schiffbarer Fluss, wenn auch nur hinreichend für die Abflössung der Hölzer, ist zudem nirgends zwischen Bug und Narew hier zu finden.

Wernicke hat jedenfalls diesen Irrtum dadurch herbeigeführt, dass er ohne irgendwelche Zuhülfenahme von Kartenwerken bei Aufzeichnung der Wege verfuhr.

Der bei ihm genannte Sturefluss = Nurfluss ist also der Bug selbst und nicht, wie er annimmt, ein rechter nach dem Narew hinziehender Zufluss desselben.

Weniger lebhaft waren Thorns Handelsbeziehungen zu Niederlittauen. Urkunden, welche davon Zeugnis abgäben, finden sich nicht im Thorner Ratsarchiv. Von den grösseren Ordensstädten konnten sich dorthin vorteilhaft nur Danzig und Königsberg beteiligen; Thorns Binnenlage war nicht für den beschwerlichen Verkehr nach Wilno geeignet.

Auch jene beiden Städte unterhielten ihre Handelsverbindungen dorthin meist auf dem Wasserwege. Die Landstrassen, welche in das littauische Gebiet führten, waren viel zu unsicher, zumal für den preussischen Kaufmann. Die „Reisen" der Ordensritter in das Land hatten die Bewohner desselben gegen alles aufs höchste erbittert, was aus jenen Gegenden kam.

Thorn gewann seinen Anschluss an die begangenste Landstrasse nach Niederlittauen durch den am rechten Weichselufer hinziehenden Weg[1]). Dieser führte über Kulmsee, Klenczkowo (Klinzkau[2]), Graudenz, Garnsee,** Marienwerder, Schrop*) nach Marienburg. Hier kreuzte sich die über Elbing und Braunsberg nach Königsberg fortlaufende Strasse mit der von Löbau[3]) über Deutsch Eylau, Rosenberg und Riesenburg nach Danzig ziehenden.

Von Königsberg ostwärts bewegte sich der Verkehr meist längs des Pregellaufes über Tapiau, Wehlau und Insterburg hinüber zur Memel nach Kowno[4,5]). Von Kowno (Kauen) folgte die Handelsstrasse der Wilja bis zu Littauens Hauptstadt Wilno.

Der Wasserweg ging von Danzig und Königsberg über See, oder er wurde mit Benutzung der verschiedenen Ströme und der Haffe zurückgelegt. Von Danzig fuhr man durch die sogenannte Elbinger Weichsel oder die eigentliche Weichsel hinauf bis zur Montauer Spitze. Von hier gelangte man durch die Nogat in das frische Haff bis Königsberg. Alsdann ging es den Pregel hinauf bis Tapiau; nun in die Deime nach Labiau, weiter durch die Peldzer Bucht in das kurische Haff, aus welchem man in die Gilge und endlich in den Memelstrom gelangte. Auf diesem fuhr man über Tilsit, Georgenburg und Kowno bis Grodno (Garten).

---

1) De rekenningen der graflykheid van Holland under het hennegousche Hus 3 Utrecht 1878.

2) K. liegt etwa 15 Kilometer südlich von Graudenz an der über Kulmsee nach Graudenz führenden Strasse. Es ist nicht, wie Perlbach und nach ihm Höhlbaum annimmt, Bienkowo bei Kulm.

*) serodorp. ** gardzee.

3) Th. R.-Arch. Urk. 2331.

4) Es ist derselbe Weg, den heute die Hauptstrecke der Ostbahn nimmt.

5) Hier befand sich seit langer Zeit ein „Kontor" des gemeinen Kaufmanns der Hanse.

Die neuen Handelsstrassen um Thorn.

9. Die neuen Strassen nach Danzig.

Seit dem Anfange des 15. Jahrhunderts hatten sich, wie schon an anderer Stelle hervorgehoben wurde, neue Handelsstrassen gebildet, welche Thorn umgingen. Ihre Entstehung hatten diese nicht zum wenigsten der 1403 in Thorn für die meisten aus Polen eingeführten Waren errichteten Niederlage zu verdanken[1]).

Den Handelsleuten wurde der dort ausgeübte Zwang sehr bald lästig. Schon 1413 drohten sie, fortan lieber nach Stettin zu ziehen[2]), wenn ihnen der freie Verkehr in Thorn nicht mehr gestattet würde.

Seit dieser Zeit kamen auch wirklich die neuen Wege in Gebrauch. Aber die Thorner suchten die Benutzung derselben nach Kräften zu verhindern. Anfangs begehrten sie nur Schutz für ihre Vorrechte vom Hochmeister und vom preussischen Landtage. Sie versäumten nicht, bei jedem Wechsel in der Regierung des Landes sich ihr Niederlagsrecht bestätigen zu lassen[3]). Als dies allein nichts mehr half, hielten sie dasselbe gewaltsam aufrecht[4]), indem sie jede Zuwiderhandlung mit Wegnahme des auf den verbotenen Strassen angehaltenen Gutes ahndeten[5]). Trotz dieser harten Massregeln gelang es aber nicht, den Verkehr ganz in seine alten Bahnen zu lenken.

Vornehmlich sind es zwei von jenen neuen Wegen, die Thorns Handel viel Abbruch thaten.

Der eine war die schon früher benutzte Strasse, welche sich bei Kalisch von dem neuen Breslau-Thorner Handelswege abzweigte und längs der Prosna zur Warte hin abwärts zog[6, 7]), bei Peisern (Pyzdry) die Warte überschritt, wo sie sich mit der alten (antiqua via) von Thorn nach Breslau führenden Strasse kreuzte, und in Gnesen auf die grosspolnische stiess. Von hier zog die Hauptlinie über Nakel, Tuchel[8])-(Konitz), Schöneck nach Danzig, während eine Abzweigung über Znin[9]) nach Brom-

---

1) Th. R.-Arch. Urk. 437 u. 438 ged. Töppen, Akten der Ständtetage Preussens 1, 98 f. u. 100 f.

2) Hirsch, Handelsgesch. Dzgs. S. 74 vergl. die dort abgedruckte Urkunde.

3) Töppen, Stdtge. 3, 58.

4) Zernicke, Th. Chronik z. Jhr. 1486.

5) Th. R. Arch. Urk. 2628 u. 2691, Kestner, Gesch. Thorns S. 47.

6) Th. R.-Arch. Urk. 111; d. h. 1350 war sie als neue (nova via) Strasse bis Breslau eröffnet.

7) Grünhagen, Gesch. Schlesiens 1, 398 ff.

8) Wuttke, Städtebuch des Landes Posen. S. 220 f.

9) Wird in einem Schreiben des Hochmeisters an den Woiwoden von Posen, Sandziwoy von Ostrorog, 1391 genannt.

berg gelangte, die sich dann über Schwetz, Neuenburg, Mewe und Dirschau längs des Weichselufers nach Danzig zog.

Durch die Umgehung Thorns wurden auch andere Orte sehr benachteiligt, welche jetzt ebenfalls ausserhalb des Bereichs der neuen Strasse lagen. An den Vertretern dieser Städte — es waren besonders Łęczice, Inowrazlaw und Graudenz — fanden die Thorner eifrige Fürsprecher. Hingegen suchten die Anwohner der neuen Strassen nach Kräften auf den augenblicklichen Wegen den Verkehr zu schützen, der für sie sehr gewinnbringend war. In Tuchel nahmen sich die dortigen Pfleger ihres Nutzens halber gern der vorbeiziehenden Kaufleute an. Dies erregte um so heftiger den Unwillen der Thorner, als diese Handlungsweise des Ordensbeamten gegen den ausdrücklichen Befehl des Meisters war, der oftmals die Schliessung der neuen Strassen anbefohlen hatte.

Ebenso gab die Benutzung des Weges zwischen Bromberg und Nakel in Thorn wiederholt zu Ärgernissen Anlass[1]).

Die andere neue Strasse umging Thorn in weitem Bogen auf der rechten Seite der Weichsel. In Polen bewegte sich der Verkehr nach wie vor auf der früher beschriebenen Weichselstrasse. Um den Unzuträglichkeiten zu entgehen, welchen sie in Thorn wegen des Stapels sich ausgesetzt sahen, bogen die polnischen Händler etwa bei Plock von der alten Strasse ab und gingen lieber auf Umwegen nach Danzig, das seit dem Anfange des 15. Jahrhunderts an Thorns Stelle der Hauptstapelplatz der aus Polen kommenden Waren geworden war.

Von Plock zog die neue Strasse nach Nordosten in das Dobrzyner Ländchen und durch dieses nach Löbau[2]). Hier hatte der Weg seinen östlichsten Punkt erreicht. Alsbald wandte er sich wieder nach Westen. Er durchschnitt diagonal das Löbauer Land und das seenreiche Pomesanien. indem er über Deutsch-Eylau, Rosenberg und Riesenburg auf Marienburg zuhielt[3]), wo er in die nach Königsberg führende Strasse einmündete. In westlicher Richtung überschritt er, wie gegenwärtig die Ostbahn, die Nogat, dann die Weichsel bei Dirschau und legte den letzten Teil des Weges bis Danzig auf dem linken Ufer des Stromes zurück.

Diese Strasse zu verlegen, fiel den Thornern bei der weit grösseren

---

[1]) Töppen, Stdtge. 3,58 item so czien die polen vnd andir nicht die alten strozsen uff Thorun als is von aldirs ist gewesen, vnd als is auch sein sal noch der vorschreibunge des ewigen fredis vnd thun das czu grossen schadin der stat Thorun vnd ouch der veren, sundir sie czien uff Bromberg vnd uff den Nakel.

[2]) Th. R.-Arch. Urk. 2331.

[3]) Die Strasse wird jetzt von Löbau aus durch den Zug der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn gekennzeichnet.

Entfernung von ihrer Stadt viel schwerer. Dass sie ernstliche Versuche gemacht haben, dieselbe zu sperren, ist aus den Urkunden nicht ersichtlich.

Die „Umfahrer“ fanden hier gleichfalls bereitwillige Helfer. Als solcher wird namentlich der Hauptmann zu Löbau, Wilremowski, genannt[1]).

Gegen die Fremden, z. B. die Kaufleute von Nürnberg[2]), hatte Thorns Vorgehen meist den gewünschten Erfolg, gegen die Polen konnten sie aber nur mühevoll ihre Niederlage aufrecht erhalten, weil diese zu viele Begünstiger hatten[3]).

---

1) Th. R.-Arch. Urk. 2331.

2) Th. R.-Arch. Urk. 2537, 2628 u. 2629.

3) Als solche werden in den Urkunden genannt der Hauptmann zu Bobrowinki, Malsky, die Hauptleute zu Dobrzyn, Nessau, Bromberg und Nakel. Vergl. Zernicke, Th. Ch. z. Jhr. 1486.

Sätze.

1. Der Zug Alexanders des Grossen zur Ammonsoase war ursprünglich ein Vorstoss gegen Cyrene.

2. Die unumschränkte Machtbefugnis, welche Augustus durch das Triumvirat erlangt hatte, erlosch nicht mit dem Jahre 33 v. Chr.

3. In betreff der Varusschlacht steht nur soviel fest, dass dieselbe auf dem Marsche aus dem Sommerlager bei Minden nach dem Winterquartier (castra vetera) bei Aliso (Elsen) stattgehabt hat. Alle Angaben, welche die Örtlichkeit genauer bestimmen wollen, entbehren der Zuverlässigkeit.

4. Die Erhebung Pipins zum Könige der Franken fällt wahrscheinlich schon in die letzten Monate des Jahres 751, nicht erst in den Anfang des folgenden.

5. Einen Ort Kamba, an welchem die Wahl Konrads II. zum römischen Könige vollzogen sein soll, hat es wohl garnicht gegeben.

6. Thatsächlich hat Thorn sein Niederlagsrecht freiwillig zu keinen Zeiten aufgegeben.

7. Die gewöhnlich übliche Einteilung der Alpen in drei Querhauptabschnitte ist durchaus willkürlich, da sie durch keinerlei Veränderung der Bodenbeschaffenheit bedingt ist.

8. Die deutsche Sprache muss nicht nur im Umgange und der Schrift überhaupt, sondern auch bei Abfassung wissenschaftlicher Abhandlungen von jeder Beimischung von Fremdwörtern möglichst frei gehalten werden.

Lebenslauf.

Geboren bin ich am 5. April 1864 zu Bromberg. Ich besuchte die Vorschule und das Königl. Gymnasium, seit Michaelis 1883 das Realgymnasium meiner Vaterstadt. Die letzten anderthalb Jahre war ich Schüler des Königl. Realgymnasiums zu Thorn. Von letzterer Anstalt wurde ich Ostern 1886 mit dem Zeugnis der Reife entlassen. Darauf bezog ich die Königl. Universität Breslau, um Geschichte, Erdkunde und deren Hülfswissenschaften zu studieren. Am 27. August 1887 legte ich am Gymnasium zu Thorn die Nachprüfung im Lateinischen, Griechischen und der alten Geschichte ab. Am 23. Mai 1890 bestand ich die zur Erlangung der Doktorwürde vorgeschriebene mündliche Prüfung.

Während meines Aufenthalts an der Universität nahm ich an den Vorlesungen oder Übungen folgender Herren Professoren teil: DDr. Bäumker, Caro, B. Erdmann, Galle, Hintze, Hüffer, Junkmann, Kühl, Lenz, Ed. Meyer, O. E. Meyer, J. Partsch, Röpell, Rosanes, D. Schäfer, Vogt, Weingarten, Weinhold, Wilcken.

Allen meinen Herren Lehrern an der Schule und der Universität sage ich an dieser Stelle meinen aufrichtigen Dank; insbesondere fühle ich mich Herrn Realgymnasialdirektor Dr. Kiehl zu Bromberg, Herrn Gymnasialdirektor Dr. Hayduck, Herrn Professor Curtze zu Thorn, sowie den Herren Professoren Dr. Caro und Dr. Partsch verpflichtet, welche mir stets im vollsten Masse ihr Wohlwollen, sowohl was Belehrung und Anregung anbetrifft, als auch in persönlichen Angelegenheiten entgegenbrachten.

Gleichzeitig spreche ich auch allen denjenigen, welche mir in meinem Fortkommen mit Rat und That gern in liebenswürdigster Weise behülflich waren, meinen herzlichsten Dank aus, vor allen dem Herrn ersten Bürgermeister Bender und Herrn Stadtrat Kittler zu Thorn.